TYGODNIK
AUTO LOT
MOBILISTY i NIKA
30 GR.
AUTOLOT P. K. O. 16.940.
WYCHODZI WE WTORKI
ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68
Rok II. 5 marzec 1929 r. Nr. 10(38).

NUMER ZAWIERA: „Tam gdzie Campbell ma pobić rekordy“, „83-ci rok życia Wielkiego Tommy“, „Zagadnienie budowy podwozia“, „Fałszywe liczniki“, „Kierowca który żądał“, „Lotnictwo komunikacyjne u nas i gdzie indziej“, „Autobus i... zazdrość“ — sztych i t. d.

Czy Polska jest dziką i zacofaną krainą..?

Właściwe zagadnienie polityki celnej. — Mylne informowanie opinji publicznej — i jak referuje sprawy te NN. autor tygodnika „Świat“.

Wiele mówi się i pisze obecnie na temat zmiany polskiej taryfy celnej.

Z głosów przemawiających za obniżeniem ceł, a więc *w myśl interesów importerów zagranicznych, odnosi się wrażenie, że Polska jest jakąś dziką zacofaną krainą*, pozbawioną zarówno przemysłu, jak i zorganizowanego handlu. Powiedzmy coś na poziomie Afganistanu, Konga, lub bezludnej pustyni Gobi.

Czuję się przeto w obowiązku oświetlić tę sprawę bardziej objektywnie i rzeczowo, przyczem muszę zauważyć. iż poruszane tutaj zagadnienie nie jest, ani błahe, ani łatwe.

Od rozstrzygnięcia tego zagadnienia, zgodnie z najżywotniejszemi potrzebami naszego państwa, zależy w wielkiej mierze cała przyszłość zapoznanego przez wielu, polskiego przemysłu, a nie ulega wątpliwości, również całego życia gospodarczego Polski.

Taryfę celną układa się nie na rok, czy dwa lata, a na pewien dłuższy okres czasu, to też na zagadnienia ściśle z nią związane należy patrzeć nie z punktu widzenia korzyści doraźnych, lecz w perspektywie właśnie tego dłuższego okresu czasu.

Uruchomienie i rozwój tak ważnej gałęzi produkcji, jak budowa samochodów, *jest koniecznością państwową* w Polsce. Zarówno względy gospodarcze, jak i zagadnienie obrony państwa, domagają się tego. Przemysł samochodowy w Polsce znajduje się w początkowem stadjum twórczości. Parę, czy kilka lat w życiu gospodarczem państwa, które po latach uśpienia i niewoli, żywiołowo obudziło się do życia i umiało wywalczyć sobie takie stanowisko w rodzinie narodów jak Polska, stanowi poważny przeciąg czasu, a oczekiwany dalszy rozwój i ewolucja gospodarcza, napewno nie będą zgodne z chwilowym doraźnym zyskiem. Założeniem z którego musimy wyjść, przy przeprowadzaniu zmian w taryfie celnej, jest dobro przemysłu krajowego, a bazy na których należy rozwój przyszły tego przemysłu budować, muszą być rozważnie i celowo skonstruowane.

Poruszyłem tu jak i w poprzednim artykule tylko ogólnie czynniki pierwszorzędnej wagi. Zdaję sobie sprawę, że poważna ewolucja już została dokonana. Jednak potrzeby gospodarcze kraju nie mogą czekać; *czekanie takie, byłoby bowiem cofaniem się i odbiłoby się fatalnie na życiu ekonomicznem, jak również na zdolnościach obronnych kraju.*

Jak zaznaczyłem na wstępie, wiele pisze się teraz w sprawach zmian w taryfie celnej.

Oczywista są głosy i opinje sprzeczne: jedni występują w obronie przemysłu krajowego, a więc za podwyżką ceł, drudzy kruszą kopje za obniżką ceł.

Oto co pisze naprzykład w dziale samochodowym tygodnika „Świat“ (Nr. 8 z dn. 23 lutego b. r.), anonimowy autor — zwolennik obniżenia ceł, w artykule p. t. *„Samochód a nasza taryfa celna“.*

Przytaczam dosłownie:

„Dzisiaj zajmijmy się dokładniej samochodową taryfą celną, tak utrudniającą import automobilów do Polski. Polityka rządu, nakładająca wysokie cła na artykuły zagraniczne, jest całkowicie usprawiedliwiona, o ile takie artykuły produkowane są w kraju. Słuszne tedy są wysokie stawki celne na buty, na wszelkie wyroby skórzane, ubrania, wełnę, bieliznę, perfumy, mydło i t. d.—na wszystkie przedmioty, których przywóz nie jest nieodzowny. Samochodów jednak kraj nasz jeszcze nie wyrabia, a przynajmniej nie na taką skalę, by produkcja zasilała dostatecznie rynek“.

Niezawodnie NN. autor stwierdza powyżej, iż cła na samochody w Polsce są za wysokie; inaczej tego co napisał rozumieć nie można.

Pomijam chwilowo kwestję słuszności, czy niesłuszności argumentów NN. autora, zawartych w powyższych wywodach i przytaczam, co o kilka wierszy niżej pisze on w tym samym artykule:

„Dotychczas jednak w Polsce poparcie znalazły tylko fabryki karoserji, których kilka zupełnie dobrych, już posiadamy. Stąd wynikło naturalne i słuszne podniesienie stawki celnej na importowane karoserje“.

Toć z powyższych paru wierszy najwyraźniej wynika, iż poza fabrykami karoserji, które według NN. autora uzyskały pewne poparcie w postaci wyższych ceł, inne działy dotyczące pojazdów mechanicznych w naszej taryfie celnej, poparcia tego nie mają dotychczas; innemi słowy, stawki na nie są niskie!

Na Boga! teraz już nic nie rozumiem, nie wiem czego NN. autor chce, zresztą przypuszczam, że on sam dobrze tego nie wie. W jednem miejscu twierdzi, że cło na samochody jest za wysokie, w drugiem, gdy mu to wygodne, że poza działem karoserji—stawki celne są niskie.

A oto drugi kwiatek, który sam się rzuca w oczy swym jaskrawym kolorem.

Nieznany autor dalej pisze:

„Mamy zamało fabryk karoserji, a te, które istnieją, nie mogą pracować tak tanio jak zagraniczne, bo produkcja tam jest masowa, u nas zaś — detaliczna“ i dalej:

„Warsztaty montażowe, fabryki karoserji przyczyniają się do obniżenia cen samochodu w Polsce, lecz nie rozwiązują kwestji“.

I znów pytanie, czy fabryki karoserji potaniają, czy podrażają ceny samochodów w Polsce.

Zaiste kwestja jest tak skomplikowana, że argumenty przez NN. autora stosowane napewno jej nie rozwiążą.

Kwestja ta, nie da się w każdym razie tak prosto załatwić, jak to sobie on wyobraża, a mianowicie:

„Rozwiązaniem byłoby zasadnicze obniżenie taryf celnych“. Rozwiązanie takie bowiem, dla niewtajemniczonego w sedno „zagadnień samochodowych“ NN. autora, jest może jedynie racjonalne, ale dla osób kompetentnych i o dobro przemysłu krajowego dbałych, przedstawia się całkiem inaczej.

Dalsza polemika na temat poruszanego artykułu, wydaje mi się zbyteczną.

Muszę tylko wyrazić zdziwienie, iż tak poważne pismo, jak tygodnik „Świat“, drukuje podobnie bezkrytyczne artykuły, a temsamem błędnie informuje opinję w sprawach tak pierwszorzędnej wagi. *L. de. V—t.*

Lotnictwo a Powszechna Wystawa Krajowa. Na tegorocznej Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu, mającej się odbyć w czasie od 16 maja do 30 września, lotnictwo polskie ma być reprezentowane w dziale sportowym. Dział lotniczy zawierać będzie dużą ilość ciekawych eksponatów, ilustrujących szczegółowo wszystkie wyczyny i raidy naszych lotników oraz liczne fotografje i opisy, dotyczące tych imprez.

Na okres trwania Powszechnej Wystawy Krajowej *linje lotnicze „Lot“ mają uruchomić specjalną linję Katowice—Poznań*, oraz wypuścić dodatkowe płatowce na linjach już istniejących.

Od 2000 lat zaniedbany trakt

ożywił się ruchem automobilowym. — Na pustyni Syryjskiej Kpt. Campbell przeprowadzi próbę pobicia rekordu jazdy szybkiej.

W starożytności, za czasów państwa Perskiego i Greckiego, jedynem połączeniem Mezopotamji z Morzem Śródziemnem był stary trakt handlowy, przecinający pustynię Syryjską, który umożliwiał wymianę towarów między Wschodem a Zachodem. Od czasu zaprowadzenia żeglugi droga ta coraz bardziej wychodzi z użycia i, można powiedzieć, że *przez 2000 lat noga ludzka nie postała na tej pustyni.* Dopiero Wojna Światowa i lata następne wprowadziły pewne zmiany. W roku 1923 dwóch oficerów angielskich, Norman i Gerald Nairn, zaprowadzili regularną komunikację pocztową między Bagdadem a Damaszkiem, obsługiwaną przez samochód marki Cadillac. Początkowo uśmiechano się pobłażliwie na wiadomość o niedorzecznem napozór przedsięwzięciu obu braci, ale okazało się niebawem, że słuszność była po ich stronie.

Postanowili oni przebyć przestrzeń 965 klm. przez piaszczystą pustynię, jadąc bez zatrzymania się, z wyjątkiem jednego postoju w oazie Rutba Walls, jedynej jaką spotyka się na całym tym odcinku drogi. Od samego początku przedsięwzięcie to odniosło sukces zupełny. Obecnie poczta kursuje przez pustynię według ustalonego rozkładu jazdy i utrzymuje kilka dużych samochodów pasażerskich. Przejazd przez pustynię trwa 26 godzin i nie przedstawia żadnych niebezpieczeństw. Teren pustyni jest tak płaski i twardy, że *kpt. Malcoem Campbell nosi się nawet z zamiarem odbycia tam właśnie swych najbliższych prób pobicia rekordu w szybkiej jeździe samochodowej.* Pośród ogólnego dobrego stanu drogi wyróżnia się kilka miejsc nierównych i poprzecinanych głębokiemi rowami; w kilku innych miejscach trzeba przejeżdżać przez wyschłe łożyska rzek, któremi tylko w zimie płynie woda. Na zachód od Rutba, mniejwięcej w połowie drogi, gościniec na przestrzeni 480 klm. prowadzi przez teren twardy i stały. Duże samochody osobowe przebywają tę część drogi z przeciętną szybkością około 70 klm. na godzinę. Powszechnem zjawiskiem stał się na tych drogach samochód pancerny marki Cadillac, który ze względu na niespokojne plemiona tubylcze, zamieszkujące okolice, przez które prowadzi droga, eskortuje stale samochody pocztowe, gwarantując podróżnym zupełne bezpieczeństwo.

Dzięki uruchomieniu tych samochodów pocztowych można obecnie dostać się z Bagdadu do Londynu w przeciągu 9 dni, a z Port-Saidu w 48 godzin. W Bagdadzie można znaleźć połączenie kolejowe z miastem Basra, zatoką Perską i granicą państwa Perskiego. Auto pocztowe stanowi więc bezpośrednie, szybkie połączenie z Persją i Północną częścią Indji. Podróżni rekrutują się przeważnie z pośród handlarzy skór, amerykańskich i angielskich turystów oraz rodzin oficerów angielskich.

Miasto Pontiac w stanie Michigan. W chwili gdy w roku 1907 powstała w niem fabryka Oakland Motor Car Co., liczyło 12.000 mieszkańców Dzisiaj liczba ich wzrosła do 60.000, a przemysł samochodowy stanowi około 97% ogólnej wytwórczości tego miasta. Sama tylko fabryka Oakland-Pontiac oraz pokrewna jej wytwórnia karoserji Fishera zatrudniają 16.000 osób.

Tendencja fałszywych liczników samochodowych.

W jednym z ostatnich numerów pisma „L'Auto" znajdujemy artykuł, zwalczający rozpowszechnioną we Francji tendencję montowania fałszywie wskazujących liczników szybkości. Licznik wskazuje np. 140 km./godz. gdy maszyna przebywa kilometr w 33 sekundy, czyli z szybkością 103 km. na godzinę. Blaga o całe 40 proc. to zaczyna budzić respekt.

Autor, sam często odbywający próbne jazdy z nowemi modelami, zauważa, że licznik jest często dokładny do podziałki 60 km. na godzinę. Dalej podziałki zamiast być równomiernemi, stają się coraz bardziej „ściśnięte". W rezultacie — przy szybkości 96, licznik wskazuje całe 115! Fałsze i blagi takich liczników powinny być tępione z wielu względów, a m. in. także i dlatego, że np. liczniki przy maszynach amerykańskich są daleko dokładniejsze, niż francuskie. Umyślne zakładanie liczników zbyt „optymistycznych" zraża zresztą klijentelę. Dopuszczalny błąd powinien przekraczać 2—3 proc.; taka omyłka byłaby wytłumaczona zużyciem opon na kołach prowadzących.

Pożyteczny wynalazek.

Wszyscy automobiliści wiedzą doskonale, ile kłopotu sprawia nieraz, szczególniej wśród nocy, lub na błotnistej drodze podlewarowanie samochodu, który wymaga zmiany koła, lub innych reparacji w podwoziu. Najczęściej trudno jest znaleźć lewar, którego części rozrzucone są wśród innych narzędzi, często zapomina się go w garażu, nieraz zaś trzeba kopać na szosie dołek lub też przeciwnie — dla podstawienia lewara — szukać kamieni i cegieł.

Wszystkim tym nieszczęściom zapobiegać się zdaje nowo wynaleziony przyrząd, któremu pisma fachowe nie szczędzą gorących pochwał. Jest to lewar, zawieszony na stałe w środku podwozia, który można jednym ruchem ręki, siedząc przy kierownicy, opuścić i ustawić pionowo. Opuszczając się pionowo, lewar włącza jednocześnie prąd do lampy elektrycznej, która jaskrawo oświetla cały spód samochodu, uwidaczniając wszelkie defekty. Następnie, następnie działając dźwignią, można lewar podwyższyć do 27 cm. Zalety przyrządu są wielkie. Ponieważ znajduje się on w samym środku osi głównej, więc pozwala na zawieszenie maszyny w trzech punktach. Tak niebezpieczne spadanie maszyny z lewaru jest zupełnie niemożliwe, gdyż lewar jest umocowany na stałe. Automobiliści francuscy żądają obowiązkowego mocowania tego przyrządu na nabywanych samochodach, a pisma fachowe poświęcają mu artykuły, słusznie uważając, że wart jest reklamy i rozpowszechnienia.

83 rok życia Wielkiego Tommy.

Tomosz Edison pracuje nad wynalezieniem syntetycznego kauczuku.

Tomasz Edison skończył 82-gi rok swego niezwykłego życia.

Z tej okazji pisma amerykańskie zamieszczają obok znanych już szczegółów biograficznych z życia wynalazcy „fonografu" i żarówki elektrycznej i posiadacza 1300 patentów najprzeróżniejszych innych wynalazków, moc arcyzabawnych szczegółów o trybie życia, przyzwyczajeniach i upodobaniach „starego Tommy", jak z miłością zwie Edisona cała Ameryka.

Jednym z pierwszych „wynalazków" pięcioletniego Edisona był zamiar osobistego przyczynienia się do... *wylęgania z kurzych jaj małych, zabawnych stworzonek* Pewnego dnia szukali napróżno w skromnym domku rodziców Edisona małego Tommy z wielką głową... Znaleziono go... w jakiejś komórce, siedzącego w „kucki" na tuzinie kurzych jaj...

Już wtedy najbliżsi, a wraz z nimi i lekarz, zadecydowali, że... w wielkiej głowie Tommy lęgną się najgłupsze pomysły i... że nic dobrego z tego nie wyjdzie.

Kiedy Tommy miał 7 lat rodzice przenieśli się do miasta, oddali go do szkoły — bez wielkiego wszakże pożytku dla swego syna. Tommy otrzymał wkrótce przydomek... „łapiącego muchy" i znany był z szczególnie tępego wyrazu twarzy.

Z wszystkich zjawisk pociągały go najbardziej tajemnicze syczenie wrzącej wody, para wodna i ogień. Jedno z pierwszych doświadczeń naukowych młodego chemika sprowadziły pożar w przylegającej do domu szopie. Edison postanowił zdobyć wspólnika dla swych eksperymentów, już po to bodaj aby... dzielić na dwie części ilość batów, jakie mu wymierzała wzorowa ręka ojca.

Pewnego razu Edison zmusił swego towarzysza do... połknięcia znacznej ilości sody i... kwasu węglowego, w nadziei, iż wytworzone w małym brzuszku gazy uniosą go w górę, jak balon...

Aeronautyczne eksperymenty skończyły się bardzo opłakanie. *Edison dostał całą porcję* „lania", a „fruwający człowieczek" *położył się do łóżeczka.*

Niepowodzenie na polu naukowem skierowały Tommy w inną stronę. Edison zajął się ogrodnictwem, na którem zarobił 600 dolarów. Z tą sumą Edison rozpoczął nieco odmienną działalność. Wpadł na pomysł sprzedawania gazet w dalekobieżnych pociągach. Wobec tego, że podróże trwały po parę dni, wiadomości były stare — Edison zbierał ostatnie informacje na stacjach u telegrafistów (był to czas wojny południa i północy) i sam drukował je na arkusikach papieru przy pomocy dość prymitywnego kauczukowego alfabetu. Pomysł był dobry — Edisona znano już na linji Chicago —New York — San-Francisco.

Ale i tu chemja spłatała mu figla. Pogrążony w jakichś nowych doświadczeniach, wydawca zapomniał o bożym świecie i w bagażowym przedziale pociągu nastąpił wybuch jakiejś retorty. Wyrzucony na tor kolejowy, Edison melancholijny szedł w kierunku tajemniczej przyszłości. Na małej stacyjce uratował dziecko naczelnika stacji przed nadbiegającym pociągiem w nagrodę otrzymał miejsce przy urzędzie telegraficznym.

Aby ulżyć sobie w ciężkich chwilach dyżurów nocnych — Edison czyni wynalazek, sygnalizujący mechanicznie wyruszenie pociągu z sąsiedniej stacji. Edison wierzy swemu wynalazkowi i... w dalszym ciągu marzy o „chemji" — ale wynalazek zawiódł, spowodował katastrofę, a Edison znów był bez pracy i, co gorsza, groziła mu odpowiedzialność sądowa.

Znów lata poszukiwania odpowiedniego zajęcia, wynalazki bez końca — ostatnim z tego okresu jest wynalezienie aparatu elektrycznego tępiącego masowo szczury.

Ale ten sam nieszczęsny aparat telegraficzny, który o mało go nie zabił przed laty — stał się podwaliną przyszłej karjery „wielkiego Tommy", Tow. kolejowe „Western - Company" zakupuje aparat, Edison ulepsza go i odrazu staje się posiadaczem zawrotnej sumy 40 tysięcy dolarów.

Później fonograf, żarówka, ulepszenia telefoniczne, telegraficzne — razem do dnia dzisiejszego 1300 patentów.

Ostatnią pracą, nad którą od lat pracuje stary Tommy jest kauczuk.

„Chcę światu zostawić najcenniejszy wynalazek"— mówi Tommy, nie słysząc własnego głosu, jest przecież prawie całkowicie głuchy. Życie codzienne Edisona — to rozczulający obraz prostoty, niezaradności i typowego roztargnięcia.

Tommy nie znosi nowego ubrania, a zwłaszcza nowego obuwia. Tygodniami namawia go żona — prawdziwy anioł opiekuńczy wielkiego wynalazcy — aby zechciał zmienić zniszczone ubranie.

Kiedy Tommy wraca z laboratorjum do domu na obiad — jada od wielu lat tę samą mleczną zupkę, parę bananów i popija wszystko wodą mineralną —siedząc przy stole jest jeszcze tak pochłonięty myślami o swych pracach, że... zapomina o jedzeniu.

Kiedyś zjadł cały obiad... z łyżeczki, którą mu do ust niosły ręce żony.

W pewnej chwili Tommy przyszedł do siebie i oświadczył: „To dziwne, byłem głodny—a teraz wcale głodu nie czuję".

Jedyną rozrywką wielkiego Tommy jest... słuchanie starych walców wiedeńskich, reprodukowanych przez najstarszy typ wynalezionego przezeń „fonografu"... Wtedy Tommy uśmiecha się i przytupuje wesoło nogą w takt muzyczki... *wszyscy są szczęśliwi*—a Tommy najbardziej.

Edison zapytany przez dziennikarzy z okazji 82 rocznicy urodzin, jak się zapatruje na postęp nauki w najbliższej przyszłości Edison rzekł: *„Nie znamy jeszcze ani miljonowej części jednego procentu prawdy. Nie rozumiemy ani elektryczności, ani światła, ani dźwięku. Nie wiemy nic o istocie tych sił."*

Urodziny swoje obchodził wielki wynalazca w towarzystwie swojego przyjaciela, *Henryka Forda,* który dla uczczenia tych urodzin, *ofiarował 5 miljonów dolarów na szkołę techniczną* w Dearborn pod Detroit i na muzeum, w którem ma być pomieszczony zbiór modeli wynalazków Edisona.

Praktyczny sposób oliwienia, wprowadzony przez fabrykę Buick w 1928 roku. Połączenia, do których dostęp był utrudniony, zostały przy pomocy specjalnych rurek miedzianych doprowadzony do punktów, umożliwiających łatwe i skuteczne oliwienie

Nad czem się głowią

Konstruktorzy samochodowi. O stworzenie idealnego podwozia.

Każdy konstruktor samochodowy staje przy projekcie nowego podwozia przed problemem deformacji, jakiej ulega podwozie wskutek jazdy po zwyczajnych drogach. Ponieważ deformacje te nie są błahostką i nawet na drogach średnich liczą się na całe centymetry, wszystkie wysiłki rozwiązanie tego problemu idą w kierunku znalezienia takiej konstrukcji podwozia, by deformacje te możliwie najbardziej ograniczyć o ile nie całkiem wyeliminować.

Celem uniknięcia i zaoszczędzenia możliwie najwięcej na pracy ręcznej, tłoczy się obecnie ramę podwozia z blachy stalowej w kształt litery U, wraz z wszystkiemi załamaniami, wgłębieniami i wypukłościami, które są konieczne ze względu na inne części samochodu.

Ażeby podstawy podwozia pozostawały możliwie sztywne, umieszcza się ostatnio dźwigar główny możliwie wysoko, przez co zyskuje się na wytrzymałości w kierunku prostopadłym, by zwiększyć zaś sztywność w kierunku poziomym stosuje się coraz częściej trawersy poprzeczne w kształcie litery X, albo, jak to ma miejsce w najnowszych modelach amerykańskich, rury.

Jedni konstruktorzy podejmują walkę z deformacją budując możliwie szerokie podwozie z wysoko osadzonymi dźwigarami i trawersami. Najdalej idącą konsekwencją tej tendencji jest podwozie Lancia, które zawiera już w sobie wiązanie karoserji.

Inni znowuż stawiają sobie za cel skonstruowanie podwozia możliwie wąskiego, co bardziej uodparnia je na wszelkie wstrząsy, takie rozwiązania jednak komplikują poważnie budowę karoserji.

Ciekawe jest, że niema jeszcze jakiejś ustalonej tendencji, której hołdowałyby wszystkie fabryki, lub przynajmniej większa ich część. Fiat np. idzie wyraźnie w kierunku podwozia zwężonego, w kierunku zaś wprost odwrotnym orjentuje się Citroën. Amerykanie starają się wynaleźć wyjście kompromisowe, budując podwozia wązkie z przodu, a rozszerzające się ku tyłowi.

Podwozie wąskie osiągnęło w niektórych konstrukcjach swój zenitt. Przykładem są ostatnie projekty francuskie Sizaire - Freres i Cottin-Desgouttes. Składa się ono tam z dwu bardzo wysokich dźwigarów umieszczonych tak blisko że tworzą one jakgdyby zamkniętą skrzynkę w której znajduje się wał kardanowy. Stąd jest już jeden krok do zastosowania w konstrukcji podwozia rury, co uskutecznił czeski konstruktor Ledvinka.

Bardzo wiele jest projektów i pomysłów w dziedzinie konstrukcji samochodowych, większa jednak część ich nie bywa przemyślana do końca. Ostatnio np. demonstrowano w Niemczech podwozie tłoczone w jednym kawale metalu w kształt wanny i tworzące zarazem podłogę karoserji. Konstrukcja taka, nie mówiąc już o niebywałem podrożeniu wozu, jest bez sensu zwiększając niepotrzebnie martwy ciężar wozu. Podobnym pomysłem jest podwozie odlane całkowicie w lekkim metalu, co zaprojektował konstruktor francuski Sensand de Levand, albo też cały wóz odlany z aluminjum, zaprojektowany przez niemiecką fabrykę „Schwäbische Hüttenwerke".

Z TEKI MOTOCYKLISTY:

Motocykl na balonach.

Ilekroć jestem w jakim przedstawicielstwie motocykli słyszę, narzekanie klijentów, kupujących maszynę, że *„za wąskie gumy to strasznie musi trząść"*. Balony wprowadzane na szeroką skalę przy samochodach, zupełnie dobrze sprostały swoim zadaniom, zmniejszając drobne trzęsienia na wyboistej drodze. Fabryki motocyklowe też skorzystały z tej zdobyczy techniki stosując grubsze gumy do swych motocykli. Nieznaczne zwiększenie gum jakie wprowadziły fabryki angielskie, (z 26x3, zwiększono do 26x3,5) moim zdaniem korzystnie wpłynęło i na konserwację motocykla jako też na wygodę jeźdźca podczas dłuższych wycieczek. Natomiast absolutnie nie rozumiem co mają na celu fabryki francuskie i niektóre belgijskie ogumiając swoje górnowentylówki, czasami nawet rasowe maszyny w balony o wymiarach 27x4 i więcej. Wystarczy przyglądnąć się męczennikowi jadącemu na wycieczkę na „F-Nie" z balonami 720x120 (takie jak w „Tatrze"), aby stracić ochotę i pęd do motocykla. Nieźle on się czuje jadąc z szybkością do 40 klm. na godz. Jeżeli chce jechać już 80 klm. na godz. to ryzykuje nagłym wywaleniem się. Przy tej szybkości jak się wpadnie w „doły" nie panuje się nad maszyną posiadającą duże gumy. *Jeździec wraz z maszyną skacze nieraz na metr i więcej od szosy,* poczem zaczyna się oddzielać od swego rumaka, wykonywa ewolucje już na własną rękę, maszyna też skacze jak jej się podoba. Stwarza się sytuacja nie do wytrzymania. Pozostaje zamknąć gaz i powoli opanowywać maszynę. Na gładkiej szosie jak stół, balony też tracą swą wartość bo i bez nich się dobrze i miękko jedzie. Moim zdaniem balony dobre i powinny być zalecane do motocykli turystycznych, dolnowentylowych, które nie pretendują na większą szybkość. Weźmy np. Indiana Scout'a 45, Idealna maszyna, szybko można „ciągnąć" na niej i ponad 120 klm. na godz.ale nie na tych gumach w które jest wyposażona przez fabrykę. Przy szybkościach 80 klm już się lata i maszyna nie trzyma się drogi. Balony są konieczne, na nasze drogi przy jeździe z wózkiem, bo jeździeć zyskuje mięką jazdę, jedno-

---

SZTYCH.

Autobus... i zazdrość.

Paradoks i... wogóle coś bezsensownego.

Bo niby co ma spólnego — autobus z... zazdrością?

Z firmą automobilową—tak. Z firmą oponową — tak. Z ruchem kołowym, acz niezbyt chętnie, ale — tak...

Jednakże z zadrością... nonsens.

A jednak wyobraźcie sobie Przemili Czytelnicy, że można i obok autobusu stawiać zazdrość, czego zresztą najlepszym dowodem jest niniejsza opowieść.

Trudno wyobrazić sobie wielkie miasto spółczesne bez... autobusów.

To jest prawie nie do pomyślenia.

Bo znacznie łatwiej można pogodzić się z brakiem mieszkań, szkół, teatrów (porządnych), bodaj nawet... kanalizacji, niż z brakiem tak przemiłego środka lokomocji, jak... autobus.

Zwłaszcza, że zawsze dają się słyszeć głosy: „na zachodzie ludzie jeżdżą tylko autobusami, jako jedynym, wygodnym środkiem lokomocji XX-go wieku".

No i cóż wtedy robić, jeżeli się jeszcze weźmie pod uwagę, że przecież jesteśmy „małym Paryżem"...

Taki sympatyczny wehikuł ma bezsprzecznie dużo zalet. Jedzie sobie jak chce, którędy chce, czy bokiem ulicy, czy środkiem, nie krępują go żadne szyny, żadne przemyślne instalacje elektryczne, poza zwykłą marszrutą, która mu każe jechać temi, a nie innemi ulicami, i w tych a nie innych miejscach się zatrzymywać, oraz magiczną pałeczką sprawnego policjanta.

Taki policjant, ze swym niepozornym „kijkiem" jest dla kierowcy pewnego rodzaju — tabu.

Jeden ruch, prawie niewidzialny a trzeba maszynę przywarować, drugi ruch — dać gazu i pędzić, aby przypadkiem nie zrobił się zator bo potem moc kłopotów...

Nic też dziwnego, że szofer patrzy na regulującego ruch niby pies na kota, ale... temniemniej słucha go bardzo pilnie. Bo już tak jest na świecie, że ktoś kierować musi.

Od niedawna benjaminkiem naszego miasta są... autobusy. Kiedybyś nie wsiadł do tego długiego, niskiego, czerwonego potwora zawsze w nim pełno, zawsze swobodnie we wnętrzu, a platforma pod nadmiernym ciężarem pasażerów, omal że ogonem zamiata asfalt uliczny. Słowem autobusy zdobyły sobie serca warszawiaków, chociażby dla tego, że to i — wygodne, i niby — trochę po europejsku prezentują się.

Pamiętnego dnia, punktualnie o godzinie 7-ej rano, pan Sylwester Banziorek gracko machnął stater, splunął niefrasobliwie, dłonie grubemi rękawicami chronione na kierownicy oparł i... wio!

Dla informacji musimy dodać, że pan Sylwester był kierowcą pierwszorzędnym, jako że jeszcze za dobrych wojennych czasów przy autokolumnie sługiwał, różnych dostojników francuzańskich i miejscowych w Cadillac'ach obwożąc.

A robił to tak zawsze sprytnie, że nie zdarzyło się ani razu, aby przy maszynie, którą plutonowy Sylwester Banziorek prowadził trafił się jakiś chociażby najdrobniejszy defekt, aby bodaj... kicha nawaliła, czy bolszewicy z bliskości łupnęli.

Banziorek był szoferem inteligentnym.

Potem — wojna ucichła, plutonowy zdemobilizował się i.. rozpoczął wożenie ministrów. Dostał bowiem posadę szofera w ministerstwie Opieki nad Niezamężnemi Matkami. Ale że to czasy były wtedy nieszczególne, że dzisiaj siadał do Benza minister blondyn, a jutro... brunet, że czasami jechało się pod mieszkanie ministra, który już przed sześciu godzinami ministrem przestał być, więc też pan Sylwester Banziorek prędko uprzykszył sobie taką posadę i... grzecznie podziękował, zamieniając kierownicę ministerjalnego dwudziestoletniego Benza na młodego, jednoroczniaka Daimlera, który stanowił własność pana prezesa Szwancmana, kierownika jakiejś wielkiej spółki akcyjnej.

Sylwester Banziorek na nowej posadzie rozwinął się niby pączek w Ceresie i... jak to zwykle bywa z ludźmi, którym jest za dobrze, wziął się i... ożenił.

Prawdopodobnie w myśl przysłowia, „że głupich nie sieją, oni się sami... i t. d."

Jeszcze, jakgdyby na złość, pan Sylwester wybrał sobie żoneczkę młodziutką śliczniutką jak marzenie, gwoli temu, że przecież nie wypada dobremu szoferowi żenić się z jakimś tam kocmołuchem, który mógłby tylko na despekt narazić.

Początkowo, wszystko przemawiało za tem że małżeństwo ułoży się jaknajlepiej, ale.. zawsze musi znaleźć się jakieś „ale", zwłaszcza że na świecie jest moc ludzi „życzliwych", którzy coprawda niezbyt chętnie pożyczają pieniądze, ale natomiast zawsze chętnie opowiedzą z kim widzieli żonę czy męża, syna, czy kochanka.

I panu Sylwestrowi także coraz częściej zaczęto opowiadać, że Felunia trochę... Zresztą wiadomo. Kobieta młoda, męża prawie cały dzień w domu niema.

Krew nie woda.

Ale gadanie, gadaniem, a dowodów żadnych nie było, przeciwnie Felunia jeszcze troskliwiej opiekowała się małżonkiem niż w okresie poślubnym...

Ponieważ jednak wypadki chodzą po ludziach, a nie ludzie po wypadkach, więc też pewnego pięknego poranku Sylwester Banziorek zamiast zawieść pana prezesa Szwancmana do biura spółki akcyjnej, zawiózł go, w towarzystwie jakichś dwu obcych panów do... Aresztu Śledczego.

Tak się skończyły miłe dni.

Trzeba było szukać innej roboty, a ponieważ właśnie miasto nosiło się z zamiarem uruchomienia linji autobusowej i poszukiwało kilkanastu zdolnych, niepijących szoferów, więc — Sylwester Banziorek, plutonowy rezerwy, nie mając bynajmniej aspiracji do stano

cześnie wcale się nie obawia rzucania bo ma w zapasie trzecie koło przy wózku i wie napewno że nie straci równowagi niezbędnej przy — jeździe w pojedynkę. Przyznam się szczerze, że dawniej sam byłem zwolennikiem balonów, ale *przekonałem się na własnej skórze o zdradliwości grubych gum* na sportowych motocyklach. Natomiast przekonałem się że motocykl na cienkich gumach nie większych niż 26x3,5 trzyma się jakby zębami szosy, nie grozi wyrzucenie z siodła, każda sytuacja jest opanowana, niema niespodzianek. A jeżeli się przytrafi gdzie dobry kawałek nowej szosy posypanej cienką warstwą szabru, to wierzcie mi, że „pogazowanie" na jakiej rasowej górnowentylówce na cienkich gumach jest naprawdę rozkoszą. Można jechać ponad 100 klm na godz. bez obawy wypadku przy tej szybkości czuje się z czego zrobiona jest powierzchnia szosy, nie trzeba jej widzieć, aby ją odczuć. Uczucie to przenosi się przez cienkie gumy rasowego smoka i całą istotę jeźdźca, uświadamiając go że szosa jest składową częścią pędzącego zespołu. Ale dość o tem. Dzielę się temi wrażeniami ze staremi wygami motocyklowemi, którzy nie rozumieją bo znają dobrze zalety cienkiego ogumienia motocykli.

Nie wiem, może sprawiłem komu przykrość kreśląc tych parę słów. Napewno są tacy, którzy kochają się w balonach i kupują dany motocykl tylko dlatego, że jest na potwornie dużych gumach. Ale niech mi wierzą, że się pozbędą swych przekonań, spróbowawszy chociażby raz jeden jazdy na rasowym cienko ogumionym supersporcie.

Bols.

Przygotowania do podboju Atlantyku. Ministerstwo Spraw Wojskowych otrzymało od polskiego konsula generalnego w Nowym Jorku, p. Marynowskiego, zawiadomienie o dotychczasowych wynikach prowadzonej wśród Polonji amerykańskiej akcji składkowej na pokrycie kosztów nowego lotu transatlantyckiego majorów Idzikowskiego i Kubali. Na lot ten zebrano dotąd ogółem 640 tysięcy franków francuskich. Dalsza zbiórka trwa bez przerwy. *Ogólny koszt organizacji lotu ma wynosić 1 miljon franków francuskich.* Konsul Marynowski ma zawiadomić w krótkim czasie Departament Lotnictwa M. S. W. jaka suma może być jeszcze wśród Polonji amerykańskiej zebrana. Ministerstwo Spraw Wojskowych zdecydowane jest pokryć brakującą sumę, potrzebną na dokonanie lotu i uczynić wszystko, by lot ten odbył się na wiosnę bieżącego roku.

Majorowie Idzikowski i Kubala, przebywający obecnie w związku z przygotowaniami do podboju Atlantyku, w Paryżu, nie ustalili jeszcze, na jakim silniku lot swój odbędą.

Silnik, na którym lotnicy nasi podejmowali swój poprzedni lot, po naprawieniu uszkodzeń ma być podany dalszym próbom.

Kierowca który żądał

przegranej ślepej kiszki.

W Ameryce — tym razem południowej— opodal miejscowości Rio Grande, jechał autem bankier Charles Celain. Po drodze motor „zaniemówił", więc też szofer w pocie czoła począł szukać przyczyny tego. Wszystko jednak na darmo—nawet pomoc samego bankiera nie na wiele się przydała. W międzyczasie nadjechał doktór Grahan i zoczywszy znajomego bankiera pochylonego nad motorem swej limuzyny, wysiadł i począł udzielać swych rad.

Każdy jednak z trzech rajcujących nad motorem, w czem innem doszukiwał się przyczyny zepsucia. Szofer, jedyny w tem gronie fachowiec, cierpliwie znosił naiwne uwagi bankiera—właściciela i chlebodawcy, wiele się wybacza—lecz kategoryczne twierdzenie lekarza, zirytowało go do żywego. Zaproponował zatem zakład, iż on ma słuszność.

Doktór zgodził się na zakład, bankier przyłączył się doń również trzymając stronę szofera i proponując stawkę o wysokości 500 dolarów. Doktór jednak uważał, że jemu jako człowiekowi nauki nie wypada zakładać się o pieniądze. *Niechaj zatem, ten który przegra, każe sobie wyciąć ślepą kiszkę i w złotym medaljonie wręczy wygrywającemu.*

Podano sobie ręce na zgodę i przystąpiono tem energiczniej do poszukiwania przyczyny zepsucia motoru.

Doktór przegrał z kretesem, szofer, a z nim razem bankier—tryumfował.

Nie minął tydzień, gdy bankier otrzymał złoty medaljon zawierający pięknie z preparowaną ślepą kiszkę doktora. *Szofer jednak czuł się pokrzywdzonym.* Przecież stawał wspólnie z bankierem przeciw doktorowi i słusznie należy mu się również złoty medaljon ze ślepą kiszką. Próżno doktór tłumaczył, iż tylko jedną ślepą kiszkę posiadał i w zamian ofiarowywał złoty medaljon ze 100 dolarowym banknotem wewnątrz. *Szofer był nieubłagany; zakładał się o ślepą kiszkę, i musi ją od doktora otrzymać.*

Oczywiście, doktór nie mógł żadną miarą uczynić zadość życzeniu szofera. Wtedy sprawa oparła się o sąd. *Szofer skarży o odszkodowanie w wysokości 10.000 dolarów.*

Proces budzi niezwykłe zainteresowanie. Tamtejsi prawnicy przekonani są, iż sąd odszkodowanie przyzna, choć zapewne ograniczy jego wysokość. Według prawa i zwyczaju amerykańskiego bowiem warunki zakładu winny być jaknajściślej dotrzymane.

wiska powiedzmy... szefa departamentu, zgłosił swój akces na kierowcę autobusu.

Jak łatwo się domyśleć, został przyjęty i rozpoczął pracę.

Pamiętnego dnia, wyszedł z domu w dość dobrym humorze, bo już od dłuższego czasu milczeli ludzie „życzliwi", a w dodatku żona była dzisiaj rano taka jakaś dobra, jak bodajże nigdy dotąd. Nic też dziwnego, że pan Sylwester nie czuł ani mrozu, ani dojmującego pędu wiatru, dodawał tylko gazu i machał, strasząc od czasu do czasu Bogu ducha winnych przechodniów rykiem klaksonu. Wszystko było dla niego dzisiaj takie świeże, radosne, jakieś inne niż zwykle.

Tak jakby człowiek przynajmniej z litr wódki wyciągnął, w dodatku po długoletniej abstynencji, bo pan Sylwester już od wielu lat nie zaglądał do kieliszka, wychodząc zresztą ze słusznego założenia, że wódka, chociaż dobra rzecz, kierowcy trochę... szkodzi. Bo to nigdy wtedy nie wiadomo gdzie prawa, a gdzie lewa i w rezultacie... bęc?

Latarnia, albo nawet sklep z cukierkami.

Dzisiaj, jak zwykle wyruszył zupełnie normalnie z krańcowego przystanku na placu Teatralnym.

Wewnątrz wozu, jak zdołał skonstatować pan Sylwester siedziało dziewięciu pasażerów płci mieszane, a konduktor płci prawdopodobnie męskiej z nonszalancją dłubał w nosie czytając jednocześnie świeży numer „Kurjera tajemniczych zbrodni".

Wszystko było tak jak zwykle, spokojnie, statecznie i po europejsku.

Dopiero u wylotu ulicy Wierzbowej, błogi stan rzeczy zupełnie niespodzianie gwałtownej zmianie...

Autobus ślepy i głuchy na znaki oczekujących na przystanku Saskiego Placu osób, oraz alarmujące dzwonki konduktora, przemknął zupełnie nie zatrzymując się, a przeciwnie — zwiększając szybkość do maksimum.

Przemknąwszy nijako jednym skokiem plac Marszałka Piłsudskiego, maszyna wpadła na plac Małachowskiego, także nie zatrzymała się na przystanku, a przeciwnie — skręciła w ulice Traugutta, zupełnie nieprzewidzianą w jej marszrucie.

Wewnątrz autobusu zapanowała konsternacja.

W oczy zajrzał strach.

Nawet konduktor bohatersko oderwał się od ciekawej lektury wyjął palec z nosa i rozpaczliwie naciskał biały guziczek dzwonka.

Przemknęli w takim warjackim tempie koło kościoła Św. Krzyża, z głuchym szumem motoru minęli pałac Staszyca, omal nie zdruzgotali Chryslera samego pana ministra Spraw Wewnętrznych.

Przerażenie pasażerów wzrastało w miarę, jak dłoń konduktora coraz natarczywiej maltretowała dzwonek, oczywiście bez najmniejszego skutku. Stało się jasnem, że autobus nie poto rwał w szaleńczym pędzie naprzód, nie poto obojętnie mijał skonsternowanych policjantów i roztrącał wozy czy taksówki, aby zatrzymać się w pół drogi.

Autobus podążał trop w trop za maleńką taksówką — Tatrą, co było zresztą rzeczą zdecydowanie niezrozumiałą, zarówno dla pasażerów jak i dla konduktora, który tymczasem ścierał z czoła kroplisty pot.

Minęli Nowy Świat, u wylotu placu Trzech Krzyży strząchnęli z powierzchni trotuaru jakiś koszyk z gazetami i gnali dalej.

Tatra śmigała niczem błyskawica, czerwone cielsko autobusa ani na chwilę nie pozwalało zostawić się w tyle.

Pasażerowie przestali wogóle liczyć na to, że wyjdą cało z tego rozbieganego pudła. Konduktor niesamowitym, błędnym wzrokiem zerkał na zerwany rzemień dzwonka i dziurę, którą wywiercił stale—naciskając biały guziczek.

Jakaś starsza paniusia z uporem twierdziła, że to... koniec świata, że senatory...

A tylko szofer, Sylwester Benziorek, plutonowy rezerwy, nieskalany kierowca niepomny na nic, co się w okół niego dzieje, z oczyma utkwionemi w maleńkiem okienku mieszczącem się w tyle taksometru, gnał naprzód.

Wyścig ten trwał aż do zbiegu Alej Ujazdowskich i Szopena. Tam taksometr gdzieś się zapodział, jakby pod ziemię wpadł.

Autobus chwilę zataczał się od chodnika do chodnika, aż nagle znów smyrgnął błyskawicznie. Przemknął Szopena, Mokotowską, Koszykową, wpadł w Marszałkowską i... znów ujrzano małą Tatrę stojącą przed jakimś niepozornym hotelikiem.

Autobus także się zatrzymał.

Sylwester Benziorek jednym susom znalazł się na jezdni i po chwili zniknął w czarnej gardzieli bramy.

Pasażerowie niepewni wyjrzeli z wnętrza maszyny.

Kto tam takiego warjata, a nóż znowu...

Wokół bramy zebrał się pokaźny tłumek. Konduktor coś nieprzytomnie tłumaczył policjantowi, który wyrósł jakby z pod ziemi.

Nagle tłum się rozstąpił, przepuszczając purpurowego na fwarzy sylwestra Banziorka ciągnącego za sobą jakąś młodą kobietkę w niezbyt skomletowanym stroju.

Pasażerowie zmienili się w słupy soli. Konduktor opadł w rozczapirzone ramiona policjanta, a wówczas szofer, niepokalany szofer Sylwester Banziorek ukłonił się bardzo grzecznie i wytłumaczył pasażerom:

— Bardzo państwa przepraszam, ale... to jest moja żona, i... i... chciała mnie zdradzić, a ja to zauważyłem przez tylne okno w taksówce i — pognałem. Bardzo przepraszam!!!

A włażąc już na siedzenie, rzucił przez zęby:

— Psiakrew, a cobym ja zrobił gdyby to się stało w tej cholernej taksówce. Nawetbym nie mógł przeszkodzić, chyba żebym na nich najechał... A tedyby i prawo jazdy djabli

I niech mi teraz kto z was mili czytelnicy powie, że nie można kojarzyć autobusu z... z zazdrością.

— **Koniec.** —

JANUSZ MEISSNER por. pil.

Lotnictwo komunikacyjne

u nas i gdzieindziej.

W związku z przejęciem przez Państwo egzystujących w Polsce linji lotniczych nasuwa się kilka uwag tyczących się nie bezpośrednio omawianej kwestji, jednak dość ściśle z nią związanych. Niedostateczne zrozumienie u nas potrzeb lotnictwa i konieczności ponoszenia przez szeroki ogół wielkich ofiar na jego rozwój, stwarza dla rządu a w szczególności dla M. S. Wojskowych cały szereg trudności natury finansowej, z któremi wypadnie jeszcze długo walczyć. Dla porównania dotychczasowego systemu pracy nad rozwojem komunikacji lotniczej u nas i zagranicą podaję poniżej ogólny przegląd statystyczny wyników tej pracy z kilku lat ostatnich.

Ograniczając się do rozważenia korzyści, jakie lotnictwo cywilne przynieść może obronie państwa i pomijając już wszelkie inne jego strony dodatnie, należałoby rozróżnić kilka punktów. Na pierwszy plan wysuwa się wartość propagandowa, o czem nie będę mówić, gdyż zadanie to podjęła w całej rozciągłości Liga Obrony Powietrznej Państwa. Drugim walorem wojskowym lotnictwa cywilnego jest utrzymanie rezerw w materjale i ludziach. Aparaty komunikacyjne mogą być z korzyścią użyte w czasie wojny podobnie jak samochody nieopancerzone, osobowe wagony kolejowe, lub wozy chłopskie, które przecież nie są specjalnie przeznaczone do służby wojskowej. W szczególności samoloty komunikacyjne nadają się do służby w sztabach i dziale sanitarnym, czego dały dowód podczas walk w latach 1925 i 1926 w Afryce—Północnej i Syrji. Niemcy naprzykład ominęli w ten sposób ograniczenia, nie pozwalające im budować samolotów wojskowych.

Jeszcze większą rolę odgrywa utrzymanie rezerw w materjale ludzkim. Piloci rezerwy przedstawialiby znikomą wartość w czasie wojny gdyby nie mieli treningu, jaki daje im praca na linjach cywilnych.

Bazy techniczne, tworzące się przy linjach lotniczych, stanowić mogą i będą zaczątki przyszłych fabryk i warsztatów po wybuchu wojny. Wykształcą one w czasie pokoju liczne zastępy pracowników, a w czasie wojny mogą nam zastąpić w wielkiej mierze dotkliwy brak rozwiniętego przemysłu lotniczego.

Wreszcie w naszych warunkach, kiedy szczupłości budżetu wojskowego nie daje się uniknąć, forsowanie lotnictwa cywilnego przez budżet innych ministerstw *staje się życiową* koniecznością.

Reasumując powyższe, jeżeli Państwo nie posiada wielkiej sieci linji lotniczych cywilnych, które stanowić mogą rezerwę lotnictwa wojskowego, utrzymując w treningu pilotów cywilnych i dając im pracę, musi chcąc nie chcąc łożyć na lotnictwo wojskowe o wiele więcej, niż proporcjonalnie na inne rodzaje broni, mające odpowiedniki w życiu cywilnem w postaci rezerw prywatnych koni, wozów, samochodów i t. p. Z drugiej strony, żołnierz piechoty, kawalerji, czy artylerji nie wymaga tyle i tak częstych ćwiczeń jak pilot, który, będąc przez rok lub dwa pozbawionym treningu — staje się niezdolnym do samodzielnego kierowania płatowcem i musi ponownie przejść długi okres wyszkolenia.

Nie chcę bynajmniej krytykować tego czy innego przygotowania rezerw lotniczych przez nasze M. S. Wojsk. i nie sądzę, aby rozporządzając obecnymi środkami można to zrobić lepiej. Chciałbym tylko porównać wysiłki naszego społeczeństwa i rządu z wysiłkami innych narodów w dziedzinie rozwoju dróg cywilnej komunikacji lotniczej, która—nie da się zaprzeczyć — będzie miała w przyszłej wojnie olbrzymie znaczenie dla mobilizacji sił lotniczych Państwa, a w czasie pokoju pociąga za sobą, zależnie od swej wartości, rozwój przemysłu lotniczego, stwarza silne rezerwy materjałów technicznych, płatowców i personelu latającego, nie mówiąc już o rozwoju ekonomicznym kraju, który dobrze funkcjonującą i rozgałęzioną komunikację lotniczą posiada.

Oto garść cyfr i uwag częściowo zaczerpniętych z pracy inżyniera Hirschauera, profesora l'Ecole d'Aeronautique w Paryżu.

1. **Niemcy**. Towarzystwo Junkers i Aerolloyd, które w roku 1926 przyjęło nazwę Lufthansa, wchłonąwszy istniejące do tego czasu inne linje prywatne i państwowe w liczbie siedmiu.

Utworzony w ten sposób związek lotnictwa cywilnego prowadzi regularną żeglugę powietrzną na 54 linjach handlowo - pasażerskich (przyczem zysk przedsiębiorstwa dzieli się w stosunku : 2/3 dla towarzystwa Junkers i Aerolloyd i 1/3 dla pozostałych siedmiu towarzystw).

Według danych z roku 1927, któremi w tej chwili rozporządzam, przy osiągnięciu 4.949.000 kilometrów lotu, linje lotnicze otrzymały od rządu Rzeszy 10.000.000 marek subwencji, co daje przeszło dwie marki na kilometr. W tym samym roku otrzymały linje: we Francji 51.610.000 f. w Anglji 137.000. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 1.609.000 dolarów subwencji rządowej, osiągając: we Francji 4.712.888 kilometrów, w Anglji 1.640.000 kilometrów, w Stanach Zjednoczonych 3.500.000 kilometrów. Podzieliwszy sumy subwencyjne przez ilość kilometrów, otrzymamy premje kilometrowe bardzo zbliżone do niemieckich i wahające się w granicach od 1,8 do 2 marek niemieckich.

Większość samolotów używanych przez Lufthanzę stanowią Junkersy i Fokkery (wszystkie produkowane w Niemczech), zaopatrzone w silniki pochodzenia niemieckiego.

O rozwoju cywilnych linji w Niemczech świadczyć może najlepiej poniższe cyfry.

	w r. 1924	w r. 1925	w r. 1926
ilość linji lotniczych	12	56	54
długość linji	7146 km	23000 km	20408 km
ilość kilometrów przebytych	1.583.492 km	4.949,661 km	6.141,479 km.

Prócz tego *na jednej tylko linji nocnej Berlin — Królewiec przewieziono* od maja do września 1926 r. 9.901 kg. poczty.

2. **Austrja**. Austrjacka spółka „Kartner Luftverkehr A. G.“ eksploatuje dwie linje:

Wiedeń—Klagenfurt (240 km) i *Wiedeń—Kraków—Warszawa* (560 km).

W roku 1926 Tow. „Oesterreichische Luftverkehr“ założyło dwie nowe linje:

Budapeszt — Klagenfurt i Wiedeń — Insbruk.

Ogólna ilość linji w Austrji wynosi 11, przeważnie eksploatowanych obecnie przez cudzoziemców.

O rozwoju lotnictwa pasażersko - handlowego w Austrji mówią cyfry:

	r. 1922	r. 1924	r. 1927
samoloty przebyły	125.950 km	583.602 km	930.000 km
przewieziono pasażerów	644	4.184	6.290

3. **Belgja**. Lotnictwo cywilne w Belgji podlega Min. Kolei, Marynarki, oraz Poczt i Telegrafów. Istnieje tam tylko jedno Towarzystwo żeglugi powietrznej“ La Sabena“, eksploatujące 3 linje:

Rozkład lotów dostosowany jest do rozkładu okrętów; samoloty kursują co 10 dni.

Linje posiadają 74 lotniska pomocnicze i zaopatrzone są w 6 samolotów 3 - motorowe i 3 samoloty 1-motorowe.

4. **Danja**. „Det Danska Luftfart Selskab“ eksploatuje dwie linje:

Kopenhaga — Hamburg
Kopenhaga — Kolonja.

5. **Stany Zjednoczone A. P.**

Lotnictwo cywilne w Stanach Zjednoczonych cieszy się specjalną, daleko idącą opieką i poparciem rządu. Organizacja i działalność linji unormowana jest *„Prawem Lotniczem“*, które weszło w życie 20 maja 1926 r. Prawo to oddaje lotnictwo cywilne pod kontrolę Min. Handlu, które to Min. obficie je subwencjonuje, prowadząc tak zwaną „politykę zachęcającą“ (politique d'encouragement).

Linje amerykańskie dzielą się na państwowe (pocztowe) i prywatne. Linji państwowych jest dwie: ogólna długość linji prywatnych wynosi około 8.000 km.

Podróż na największej linji New York-San Francisko trwa 34 godziny. Linja posiada 18 portów lotniczych i 89 lotnisk pomocniczych.

Linja nocna New York-Chicago, wyposażona w latarnie sygnałowe (ustawione w 20 km. odstępach), posiada 4 porty lotnicze i 44 lotniska pomocnicze. Obie powyższe linje otrzymują stałą subwencje państwową, która wynosi około 4 zł. za każdy przebyty km.

Nie posiadam niestety danych co do rozwoju amerykańskich linji prywatnych, za wyjątkiem linji Forda, które w ostatnich latach dały przeciętnie rocznie na swej trasie długości 540 km — 380.000 km. przebytych przez samoloty, przewożąc imponującą ilość 130.000 ton (wliczając w to pasażerów i pocztę).

Linje lotnicze, zarówno państwowe jak i prywatne posługują się samolotami typu Curtiss, Douglas i Fokker, produkcji amerykańskiej. Ford posiada obecnie samoloty własnego wyrobu.

6. **Anglja**. Monopol na eksploatację angielskich linji w Europie posiada od kwietnia 1924 r. *„Imperjal Airways Comp any“*. Towarzystwo to eksploatowało w ro ku 1925 4 linje lotnicze; na ogólnej przestrzeni 2,850 klm. przebywając w ciągu roku 1.640.000 km i przewożąc 14.675 pasażerów, oraz 1.10 0 ton (km. towarów i poczty).

W roku 1926 „Imperial Airw ays“ odstąpiło eksploatację linji *Londyn—Amsterdam—Berlin* niemieckiemu towarzystwu Lufthanza, otwierając w tym samym czasie nowe połączenie przy użyciu hydroplanów Southampton — Gornesey.

(zakończ. w nr. następnym).

KRONIKA KRAJOWA:

Fabryka samolotów Plage i Laśkiewicz przystąpiła do budowy 10 samolotów pasażerskich typu „Fokker“ na mocy zakupionej niedawno w Holandji licencji. Samoloty te są zamówione przez Ministerstwo Komunikacji; gotowe mają być na wiosnę i zaraz przekazane państwowo-samolotowemu towarzystwu „Lot“.

Senat gdański zaangażował aeroplan, który przelecieć ma nad zatoką gdańską celem zorjentowania się o położeniu statków, zamkniętych na Bałtyku. W razie potrzeby załoga samolotu rzucać będzie prowianty załogom zablokowanych okrętów.

W czasie wielkich mrozów przy zastoju pociągów lotnictwo wojskowe polskie oddało wielkie usługi odciętym miejscowościom, przewożąc tam pocztę, a nieraz nawet dostarczając żywność.

W najbliższym czasie wprowadzone zostaną do naszych szkół lotniczych samoloty B. M. 5 z silnikiem Austro-Daimler 200 MK. konstrukcji inżyniera Bartla. Nowy ten typ płatowca ma służyć jako maszyna przejściowa między zasadniczym szkolnym typem a płatowcem linjowym.

W wyniku konkursu na projekt płatowca komunikacyjnego, ogłoszony przez Ministerstwo Komunikacji, Podlaska Wytwornia Samolotów otrzymała II nagrodę za projekt płatowca P. W. S. 20. Nagrodę stanowi zamówienie na 2 samoloty. W najbliższym czasie Podl. Wytw. Samol. ma wykonać 3 płatowce tego typu: I — przeznaczony dla próby statycznej, II— do wystawienia na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu, III — dla eksploatacji na Linjach Lotniczych „Lot“.

Warszawę obiegła pogłoska o katastrofie kpt. Orlińskiego. Okazało się, ze kpt. Orliński wylądował przymusowo pod Błoniem. Przy zapuszczaniu silnika dwaj mechanicy zostali ranni.

Samoloty na płozach.

W tegorocznej ostrej zimie niepamiętnej od pięćdziesięciu kilku lat, kiedy pociągi przy ogromnych trudnościach, a czasem nawet bezskutecznie walczą z mrozem i śniegiem, kiedy połączenia telefoniczne i telegraficzne międzymiastowe zostają przerywane, *jedynie samoloty komunikacyjne kursują normalnie*, przewożąc pasażerów, pocztę i towary ściśle w czasie przewidzianym rozkładami lotów.

Rezultaty te osiągnięte zostały dzięki środkom zaradczym przedsięwziętym we właściwym czasie przez Zarząd „Linji Lotniczych Lot“. Zostały mianowicie *zastosowane do samolotów płozy w miejsce kół.* Zmiana ta natychmiast zabezpieczyła samolotom wygodny i bezpieczny start oraz lądowanie w wysokim śniegu, a tem samem normalny ruch na linjach powietrznych. Podkreślić się godzi, iż tegoroczne szerokie zastosowanie płozów jest inowacja w historji lotnictwa komunikacyjnego i „Linje Lotnicze Lot“ są pierwszem Towarzystwem komunikacji powietrznej w Europie, które w obecnej zimie generalnie zastąpiło koła samolotów płozami. Wprowadzenie tej inowacji — jak udowodniło doświadczenie — okazało się bardzo celowem.

Szef Dep. Lotnictwa M. S. Wojsk. pułkownik S. G. pilot Rayski udzielił Agencji Press dłuższego wywiadu na temat rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce oraz planów na najbliższą przyszłość.

Rumuński AeroKlub nadesłał regulamin lotu Małej Ententy i Polski na r. 1929. Start odbędzie się z Bukaresztu, w raidzie mogą brać udział tylko jednomiejscowe samoloty wojskowe. Aeroklub wyznaczył 4 nagrody w wysokości 300, 150, 100 i 50 tysięcy lei.

AeroKlub Rzeczypospolitej Polskiej wydał terminarz lotniczy na rok bieżący. Z imprez, w powyższym terminarzu podanych, Polska bierze udział w Pierwszym Międzynarodowym Kongresie lotnictwa sanitarnego w Paryżu w osobie swego przedstawiciela pułkownika doktora Huszczy, Kierownika C. B. L. L. Na popisy lotnicze i na zwiedzenie Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Londynie, pojedzie Szef Departamentu Lotnictwa płk. S. G. pilot Rayski.

80% wydatków Lufthanzy ponosił rząd Rzeszy.

„Baltische Presse“ ogłasza artykuł p. t. „Niemiecka polityka powietrzna“, którego autorem jest jeden z wybitnych fachowców w dziedzinie żeglugi powietrznej w Niemczech. Autor stwierdza m. in., że organizacja niemieckiego lotnictwa stała się domeną niemieckiej reakcji, w której b. oficerowie mają głos rozstrzygający. Przeważna część sportowych i komunikacyjnych samolotów jest przystosowana do działalności militarnej bez większych przeróbek. Pozatem istnieją w dostatecznej ilości piloci wyszkoleni po części po wojskowemu. Koła lotnicze niemieckie, pielęgnując militarne tradycje lotnictwa niemieckiego, usilnie zabiegają o wykształcenie nowych kadr lotników, przy jednoczesnym utrzymaniu silnego przemysłu lotniczego. Autor wskazuje na ścisłą współpracę lotniczych organizacji z innemi gałęziami przemysłu, dochodząc na tle tych wszystkich spostrzeżeń do wniosku, że niemieckie lotnictwo przedstawia doniosły czynnik w niemieckiej „Potential de Guerre“. Omówiwszy rozmaite formy lotnictwa niemieckiego, autor dochodzi do następujących konkluzji.

Lotnictwo niemieckie znajduje się w rękach towarzystw prywatnych, z czego wynikałoby, jak się zdaje że służy gospodarczym celom, jednak wysokość subwencji, oraz absolutna nierentowność lotnictwa niemieckiego, jako też wielki wpływ urzędowych kół niemieckich na rzekome prywatne przedsiębiorstwa lotnicze, dowodzi, że nie są to wcale przedsiębiorstwa handlowe. Przedstawiciele niemieckiego lotnictwa twierdzą, jakoby jego działalność służyła celom pojednania pomiędzy narodami, i na dowód tego przytaczają loty z Europy do Ameryki. Jest to jednak tak małe, że lotnictwo niemieckie wskutek tego nie wchodzi wcale w rachubę w niemieckiej polityce pojednawczej. Natomiast lotnictwo niemieckie w całej swej działalności wyraźnie wysuwa ideę, że ma na celu stworzenie i rozszerzenie niemieckiej potęgi łotniczej, Jeżeli zatem lotnictwo niemieckie ma takie zadania i w tym celu doznaje urzędowego poparcia, to wynika z tego możliwość, że dla tej działalności możliwe są militarne punkty widzenia. Na dowód swych twierdzeń autor przytacza m. in. wysokie subwencje, jakich udzielają miarodajne czynniki niemieckie „Lufthanzie“. *Wysokość tych subwencji dochodzi do 80 proc., przy 30 mil. kosztów*, wynikających z działalności „Lufthanzy“. W końcu oświadcza autor, że niemiecka polityka powietrzna jest dowodem działających w Rzeszy niemieckiej sił militarnych, z których jedno skrzydło zbroi się potajemnie, drugie zaś domaga się w Genewie powszechnego rozbrojenia.

Nowy Zeppelin.

Zakłady budowy Zeppelinów w Friedrichshafen nad jez. Badeńskiem, rozpoczęły prace przygotowawcze do budowy nowego sterowca LZ-128, którego rozmiary przewyższą ostatnio zbudowany przez nie statek powietrzny. Prace rozpoczęto od budowy nowego wielkiego hangaru, gdyż dotychczas istniejące nie pomieściłyby nowego olbrzyma. Nowy hangar buduje się na miejscu zburzonego hangaru, w którym był budowany „Graff Zeppelin“ dzisiejszy „Los Angelos“.

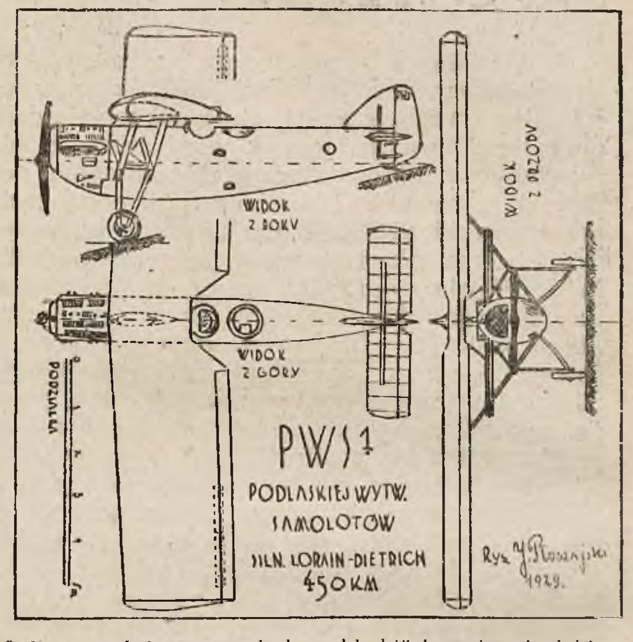
Nowy sterowiec zachowa długość ostatnio budowanego 1-27, t. j. 237 m., natomiast średnica jego będzie znacznie większa, sięgając w najgrubszej części 38 m., zamiast dotychczasowych 33,5 m. Da to znaczną różnicę w pojemności, która w nowym Zeppelinie wyniesie 150,000 m. sześciennych, natomiast w ostatnim wyniosła zaledwie 105,000. Wielkość LZ-128 będzie prawie równa wielkości olbrzymiego sterowca angielskiego R-101, który znajduje się obecnie w budowie. Siłę popędową nowemu Zeppelinowi nadawać będą 10 motorów, około 600 kh każdy. Umieszczone one będą w pięciu koszach po dwa motory w każdem. Pomieszczenia dla pasażerów będą znacznie rozszerzone, przytem rozmieszczone one będą w przedniej części okrętu, dając dogodny punkt dla obserwacji drogi podróży. Urządzenia kierownicze będą umieszczone z tyłu sterowca.

Należy zaznaczyć, że w sterowcu angielskim R-101 wszystkie urządzenia są umieszczone wewnątrz samego kadłuba sterowca, podczas gdy w Zeppelinach są one umieszczone w łódkach, zamieszczonych pod kadłubem sterowca.

Modelarstwo lotnicze:

P. W. S. 1.

P. W. S. 1 jest maszyną wywiadowczą, wykonaną w *Podlaskiej Wytwórni Samolotów*. Dzięki zdolnościom zwrotnym stosowana być może jako pościgówka. Wykonanie modelu jest dość łatwe dzięki brakowi linek nośnych i zakrytemu silnikowi. Na przodzie kadłuba umieszczona jest chłodnica czołowa. Baldachim okryty jest całkowicie blachą. Opierzenie normalne nieodciążane. Odciążenie lotek uskutecznione jest przy pomocy dodatkowego skrzydełka, umieszczonego na trzech dźwigenkach na dolnej powierzchni lotki. Zastosowany jest gruby profil skrzydła. Należy zwrócić uwagę na zmianę grubości profilu przy kadłubie, która zastosowana została w celu powiększenia pola widzenia i odstrzału. Skrzydło przymocowane jest do kadłuba zapomocą baldachimu i czterech zastrzałów. *Podwozie jest bezosiowe*, związane z zastrzałami. Kadłub posiada przekrój eliptyczny. Na masce silnika są dwie wypukłości, mimo, że silnik posiada rozłożenie cylindrów w W. Powierzchnię chłodnicy robimy z brystolu, na którym kreślimy tuszem drobną kratkę. *Maskę silnika* modelujemy z cynfolji. Montaż jest bardzo łatwy. Zamocujemy skrzydło do kadłuba przy pomocy baldachimu, a następnie pasujemy zastrzały. Podwozie montujemy na końcu wyginając je z profilowanego bambusu.



Całość malujemy na kolor „khaki“ i następnie lakierujemy. Model ten chociaż bardzo łatwy, przy pewnym nakładzie pracy wychodzi bardzo efektownie.

Odpowiedzi działu modelarskiego.

Pan **J. M. w Krakowie**. Pomożemy z chęcią.

Pan **J. K. Gdańsk**. Odpowiedź wysyłamy listownie.

Pani **S. P. w Strzemieszycach**. Książki, o które pani zapytuje, są do nabycia w Zarządzie Głównym L. O. P. P. Warszawa Długa 50.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu“ **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna“, Pl. Grzybowski 3|5, tel. 205-80. Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ.